

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

3 JUILLET 2013

Proposition de loi modifiant le Code pénal en vue de réprimer plus sévèrement les délits de violence dans les transports publics

(Déposée par
Mme Anke Van dermeersch et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition de loi reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition qui a déjà été déposée au Sénat le 2 octobre 2009 (doc. Sénat, n° 4-1434/1 — 2008/2009).

Le nombre de cas d'agression constatés dans les transports publics ne cesse d'augmenter depuis plusieurs années. Les chiffres actuels laissent à penser que ce phénomène semble se stabiliser, mais il n'y a pas lieu de se réjouir. Au contraire, le nombre de faits enregistrés demeure inquiétant. C'est pourquoi des mesures complémentaires contre les agressions dans les transports publics restent nécessaires, si les autorités veulent réduire de manière significative ce type de délits.

Pendant la période 2007-2011, le nombre d'interventions sur le rail a doublé (1). En 2011, la police est intervenue à 20 000 reprises et les agents de sécurité de Securail, à pas moins de 25 000 reprises. Un baromètre de qualité récent de la SNCB révèle par ailleurs que, malgré les mesures de sécurité, 25 % des usagers du train, soit 5 % de plus qu'en 2011, ne se sentent pas en sécurité non seulement dans le train, mais aussi dans les gares et aux abords de celles-ci (2). Et dans les parkings des gares, ce sont même 30 % des

(1) Sénat, question écrite n° 5-3956 du 28 décembre 2011.

(2) *Het Nieuwsblad*, 5 avril 2013, «Een op de vier treinreizigers voelt zich niet veilig».

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2012-2013

3 JULI 2013

Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek met het oog op het strenger bestraffen van geweldsdelicten op het openbaar vervoer

(Ingediend door
mevrouw Anke Van dermeersch c.s.)

TOELICHTING

Dit wetsvoorstel neemt, met een aantal aanpassingen, de tekst over van het voorstel dat reeds op 2 oktober 2009 in de Senaat werd ingediend (stuk Senaat, nr. 4-1434/1 — 2008/2009).

Al verscheidene opeenvolgende jaren is het aantal gevallen van agressie op het openbaar vervoer sterk toegenomen. Cijfers laten nu uitschijnen dat dit fenomeen zich lijkt te stabiliseren, maar dit is geen reden tot juichen. Integendeel, het aantal geregistreerde feiten blijft onrustwekkend hoog. Daarom blijven bijkomende maatregelen tegen agressie op het openbaar vervoer noodzakelijk, wil de overheid dit soort misdrijven drastisch terugdringen.

In de periode 2007-2011 is het aantal interventies op de spoorwegen verdubbeld (1). Zo moest in 2011 de politie 20 000 keer uitrukken en de veiligheidsagenten van Securail maar liefst 25 000 keer. Uit een recente kwaliteitsbarometer van de NMBS blijkt trouwens dat, ondanks de veiligheidsmaatregelen, 25 % van de treinreizigers zich onveilig voelt in de trein, maar ook in de stations en de omgeving ervan. Dit is vijf procent meer dan in 2011 (2). Op de parkings van de stations voelt zelfs 30 % van de

(1) Senaat, schriftelijke vraag nr. 5-3956 van 28 december 2011.

(2) *Het Nieuwsblad*, 5 april 2013, «Een op de vier treinreizigers voelt zich niet veilig».

voyageurs qui ne se sentent pas en sécurité. Une étude (1) de la *Vrije Universiteit Brussel* montre que la violence dans le train est plus importante que ce que pense la SNCB et que les agressions sont presque journalières. En 2011, pas moins de 259 membres du personnel de la SNCB étaient en congé de maladie à la suite d'une agression, ce qui représente 3 152 jours d'incapacité de travail.

Au cours du troisième trimestre de 2012, 1 007 « incidents » se sont produits chez *De Lijn*. C'est un peu moins qu'au troisième trimestre de 2011 (1 088 incidents), mais toujours presque le double par rapport à 2009 (584 incidents). Parmi ces incidents, il y a des cas de vandalisme, d'agression physique et verbale, de harcèlement et de consommation de drogue.

Dans les transports publics bruxellois, le nombre de cas d'agression contre les agents de sécurité et les voyageurs a légèrement diminué en 2012 par rapport à 2011 (respectivement -1,4% et -9,2%), surtout par suite de l'augmentation du nombre d'agents de sécurité et de l'extension du réseau de caméras. Alors qu'il a été fait mention de 211 cas de violence physique sur le personnel en 2011, on en comptait toujours 208 pour 2012. Les actes de violence contre les voyageurs ont en revanche baissé, passant de 826 cas en 2011 à 750 cas en 2012.

Sur la base de ces chiffres, il est clair qu'il faut continuer à consacrer une attention prioritaire à la violence dans les transports publics. Une approche intégrée est nécessaire. Plusieurs mesures s'imposent, comme l'augmentation du nombre d'agents de sécurité. Outre la présence du personnel de sécurité nécessaire et le placement de caméras de surveillance supplémentaires, il faut également que la sanction soit en rapport avec les faits commis.

Tant les usagers que le personnel font régulièrement valoir qu'il est nécessaire d'infliger des sanctions plus sévères et d'instaurer une tolérance zéro à bord des transports publics et aux arrêts, ainsi que dans les gares et les stations de métro. En effet, les actes de violence et de vandalisme sont commis non seulement dans les bus, les trains et les trams, mais aussi aux arrêts de tram et de bus et dans les gares et les stations de métro.

Des études ont montré que seule une minorité des travailleurs des sociétés de transport n'a pas encore été victime d'une agression.

L'article 410*bis* du Code pénal, inséré par la loi du 20 décembre 2006 et entré en vigueur le 22 février 2007, prévoit déjà une aggravation de la sanction pour les auteurs de violence sur un conducteur, un accompagnateur, un contrôleur ou un guichetier. Cet article a encore été adapté par la loi du 27 décembre 2012.

(1) Étude de la criminologue Iris Steenhout, janvier 2012.

reizigers zich onveilig. Een onderzoek (1) van de Vrije Universiteit Brussel toont aan dat het geweld op de trein omvangrijker is dan de NMBS zich eigenlijk realiseert en dat agressie bijna dagelijks voorkomt. In 2011 waren er maar liefst 259 NMBS-personeelsleden met ziekteverlof als gevolg van agressie, wat overeenkwam met 3 152 dagen werkonbekwaamheid.

In het derde kwartaal van 2012 hebben zich bij De Lijn 1 007 « incidenten » voorgedaan. Dat zijn er iets minder dan in het derde kwartaal van 2011 (1 088 incidenten), maar nog altijd bijna dubbel zoveel als in 2009 (584 incidenten). Tot die zogenaamde incidenten behoren fysieke en verbale agressie, pesterijen, druggebruik en vandalisme.

Bij het Brusselse openbaar vervoer is het aantal gevallen van agressie tegen veiligheidsagenten en reizigers in 2012 licht gedaald ten opzichte van 2011, met respectievelijk 1,4 en 9,2%, vooral ten gevolge van het toegenomen aantal veiligheidsagenten en de uitbreiding van het cameranetwerk. Waar in 2011 melding werd gemaakt van 211 gevallen van fysiek geweld tegen personeel, waren dit er voor 2012 nog steeds 208. Geweld tegen reizigers nam af van 826 gevallen in 2011 tot 750 gevallen in 2012.

Op basis van deze cijfers moet hoe dan ook prioritair aandacht blijven gaan naar het geweld op het openbaar vervoer. Een geïntegreerde aanpak is noodzakelijk. Een aantal maatregelen, zoals het voorzien in meer veiligheidspersoneel is noodzakelijk. Behalve het voorzien in het nodige veiligheidspersoneel en het plaatsen van bijkomende bewakingscamera's dient ook de bestraffing in verhouding te zijn met de gepleegde feiten.

Zowel de gebruikers als het personeel wijzen regelmatig op de noodzaak van strengere straffen en van het invoeren van nultolerantie op het openbaar vervoer, aan de opstapplaatsen en in de trein- en metrostations. Geweld en vandalisme doen zich niet enkel voor op bussen, treinen en trams maar ook aan bus- en tramhokjes en in trein- en metrostations.

Onderzoek heeft uitgewezen dat slechts een minderheid van de werknemers van vervoersmaatschappijen nog geen slachtoffer is geweest van agressie.

Artikel 410*bis* van het Strafwetboek, ingevoegd bij de wet van 20 december 2006 en in werking getreden op 22 februari 2007, voorziet reeds in een strafverzwaring voor daders van geweld tegen een chauffeur, een begeleider, een controleur of een loketbediende. Dit artikel werd nog aangepast door de wet van 27 december 2012.

(1) Onderzoek van criminologue Iris Steenhout, januari 2012.

Les auteurs de la proposition estiment qu'une augmentation des actes de violence dans les transports publics a de très lourdes conséquences tant pour les usagers que pour le personnel. Ils veulent que les transports publics aient la réputation d'un endroit où l'on se sent en sécurité et protégé, plutôt que celle d'un pôle d'attraction pour la criminalité. Tant les usagers des transports publics que les conducteurs doivent dès lors pouvoir compter sur une répression sévère des actes criminels.

C'est pour cette raison que les auteurs de la proposition veulent faire des coups et blessures volontaires commis à bord des transports publics et aux arrêts une circonstance aggravante, de manière que tous les délits de violence relative aux transports publics soient sanctionnés plus sévèrement. Il est important que le lieu où est commise l'infraction constitue un élément aggravant, comme l'est déjà la catégorie de personnes contre qui est commise l'agression.

*
* *

De indieners van dit voorstel zijn van oordeel dat een toename van het geweld op het openbaar vervoer verstrekkende gevolgen heeft zowel voor de gebruikers als voor het personeel. In plaats van de reputatie te hebben een aantrekkingspool voor criminaliteit te zijn, willen we dat het openbaar vervoer de reputatie zou krijgen van een plek waar men zich veilig en beschermd weet. Zowel de gebruikers van het openbaar vervoer als de chauffeurs moeten dan ook kunnen rekenen op een strenge bestraffing van criminelen.

Om die reden willen de indieners van dit wetsvoorstel voor het toebrengen van opzettelijke slagen en verwondingen op het openbaar vervoer en aan de opstapplaatsen een verzwarende omstandigheid maken, zodat alle geweldsdelicten in verband met het openbaar vervoer strenger bestraft worden. Naast de categorie van personen tegen wie de agressie wordt gepleegd, is het voor de indieners belangrijk dat ook de plaats waar het misdrijf wordt gepleegd een strafverzwarend element zou zijn.

Anke VAN DERMEERSCH.
Bart LAEREMANS.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.

*
* *

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Il est inséré, dans le Code pénal, un article 410^{quater}, rédigé comme suit :

«Art. 410^{quater}. Dans les cas mentionnés aux articles 398 à 405, si le coupable a commis le crime ou le délit dans un véhicule des transports publics ou à un endroit qui est directement lié aux transports publics, les sanctions applicables sont celles visées à l'article 410^{bis}, alinéa trois.»

Le 13 juin 2013.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In het Strafwetboek wordt een artikel 410^{quater} ingevoegd, luidende :

«Art. 410^{quater}. Indien de schuldige, in de gevallen omschreven in de artikelen 398 tot 405, de misdaad of het wanbedrijf pleegt op een voertuig van het openbaar vervoer of op een plaats die rechtstreeks verbonden is aan het openbaar vervoer, zijn de straffen die worden bepaald in artikel 410^{bis}, derde lid, van toepassing.»

13 juni 2013.

Anke VAN DERMEERSCH.
Bart LAEREMANS.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.